

ÖSSZETARTUNK:

A VASUTASOK
SZOLGÁLATÁBAN

2010

19.
évfolyam

IX. sz.



Szabad

**VASÚTI
SZABAD**

VDSzSz

Naponta
frissül a
www.vdszsz.hu

A XXI. század
szakszervezete

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

ALAPÍTVA: 1991. MÁJUS

Rail Cargo: A 460 munkavállaló
elbocsátásán felül további 150 vasutas
talpára kötne útilaput a munkáltató
(9. oldal)

Izszakatasztrófa:
VDSzSz-gyorssegély két tagtársunknak
(3-4. oldal)

MÁV: Kedvezően változott
a VBKJ-utasítás
(7. oldal)

Startos VÉT-összefoglaló
(7-8. oldal)

PRAKTIKUS KÉRDÉSEK AZ ÜDÜLÉSI CSEKKEL KAPCSOLATBAN

Mi az Üdülési Csekk?

Az Üdülési Csekk névre szóló, készpénzt kímélő fizetőeszköz.

Ki kaphat Üdülési Csekket? (adókedvezménnyel)

Munkavállaló, szakszervezeti tag, nyugdíjas, gazdasági társaság személyes közreműködő tagja és mindenzen személyek közeli hozzátartozói, szakképzőiskolai tanuló és a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány pályázataiban alapján szociálisan rászorulóak.

Ki adhat Üdülési Csekket? (adókedvezménnyel)

Munkáltató, szakszervezet, a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány.

Milyen adókedvezményt biztosít az SZJA törvény az Üdülési Csekk-juttatáshoz?

A kifejtő számára a minimálbér mértékéig, azaz 2010-ben 73 500 Ft-ig 25%-os kedvezményes SZJA köteles az Üdülési Csekk-juttatás (magán-személynek továbbra is adó- és járulékmentes). A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány által pályázat útján, Üdülési Csekk formájában juttatott támogatás a szociálisan rászorulóak részére adó- és járulékmentes.

Hogyan lehet Üdülési Csekkhez jutni szociális rászorultságon alapján?

Amennyiben az egyén saját maga nem tudja biztosítani életminőségének javítását, akkor elsősorban a családjától, majd jelenlegi vagy korábbi munkahelyétől, illetve tágabb környezetétől, pl. önkormányzattól várhat segítséget. Amennyiben az előzőekben felsoroltak nem tudnak az egyénnek segíteni, akkor a civil szervezetek – többek között a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány – támogatására lehet számítani. További részletek: www.udulesicsekk.hu.

Meddig lehet felhasználni az Üdülési Csekket?

Az Üdülési Csekk felhasználhatósága a gyártás dátumától számított 1 év. (Az érvényesség dátuma szerepel a csekken.)

Árruházható-e az Üdülési Csekk?

Nem. Csek az használhatja fel, akinek a nevére kiállították. Az Üdülési Csekk más nevére történő átadására nincs mód. A csekk tulajdonosa azonban kifejezheti a társaságban lévő személyek által igénybe vett szolgáltatásokat is.

Készpénzre átváltható-e az Üdülési Csekk?

Nem.

Visszaadnak-e az Üdülési Csekk értékből?

Nem. A csekk értékből az elfogadóhelyek nem adnak vissza készpénzt, ezért célszerű a címleteket úgy megválasztani, hogy a szolgáltatás díját inkább készpénzzel keljen kiegészíteni.

Hol lehet felhasználni az Üdülési Csekket?

A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvánnyal, ill. annak háttérintézményeként működő Nemzeti Üdülési Szolgálat Kft.-vel szerződéses viszonyban álló közel 15 000 elfogadóhelyen használhatja fel fizetőeszközként. Az elfogadóhelyek címistája fotókkal, árakkal, tájékoztatókkal a www.udulesicsekk.hu honlapon található meg vagy az Alapítvány által terjesztett egyéb kiadványokban, melyek ügyfélszolgálati rotdában elérhetőek.

Mit jelent

az Üdülési Csekk Plusz minőségjelzés?

Azon szolgáltatók használhatják ezen jelzést, akik az Üdülési Csekkkel érkező vendégeik számára kedvezményt vagy plusz szolgáltatást nyújtanak.

Lejárt Üdülési Csekket elfogadnak-e valahol?

Nem. Lejárt csekk nem fogadható el fizetőeszközként, cseréjére vagy névértéken pénzben történő megtérítésére nincs lehetőség.

Meghosszabbítható-e az Üdülési Csekk?

Igen. Az Üdülési Csekk érvényességének meghosszabbítása (cserével) – érvényességi időn belül – személyesen kezdeményezhető saját ügyfélszolgálati irodánkban, illetve postacímünkre küldött kérvényben, az eredeti csekkek mellékelésével. Az Üdülési Csekket újragyártásának díja a cserélendő csekkek összértékének 10%-a + áfa, de minimum 1000 Ft + áfa. Az Üdülési Csekket átvételére kizárólag a kezelési díjról kiállított számla kísérő levelében feltüntetett irodában van lehetőség, a kezelési díj bankszámlánkon történő jóváírását követő 15 munkanap elteltével, külön értesítés nélkül.

Mit tegyen, ha elveszett az Üdülési Csekk?

Az Üdülési Csekk elvesztése esetén leutítható írásos bejelentés formájában az 1593 Budapest, Pf. 737 címen vagy a (06-1) 319 7511 faxszámon, az erre rendszerezett formanyomtatványon (www.udulesicsekk.hu). A bejelentésnek tartalmaznia kell a támogató szervezet nevét, az elvesztett csekk darbszámát, értékét és sorsszámát, felhasználójának nevét és értesítési címet.

Egyszerre kell-e felhasználni vagy több alkalommal is felhasználhatóak az Üdülési Csekkek?

Nincs megkötés a felhasználást illetően. Az egyes csekkek egymástól eltérő időpontban és helyszínen, például több hétvégi program során is beválthatóak.



Fel lehet-e használni az Üdülési Csekket külföldön?

Nem. Az Üdülési Csekk-rendszer célja, hogy mind többen hazai szolgáltatók segítségével pihenjenek, kapcsolódjanak ki, üdüljenek.

Kerhet-e az elfogadóhely többet azért, mert csekkek fizetnek?

Nem. Az Üdülési Csekket az elfogadóhelyek névértéken, azaz a csekken feltüntetett értéken fogadják el. Sikernem könnyelhető el, hogy egyre több szolgáltató plusz kedvezményt biztosít az Üdülési Csekk felhasználóinak.

MILYEN SZOLGÁLTATÁSOKAT FIZETHET ÜDÜLÉSI CSEKKEL?

Az Üdülési Csekk a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvánnyal illetve annak háttérintézményeként működő Nemzeti Üdülési Szolgálat Kft.-vel szerződésben lévő közel 15 000 elfogadóhelyen használható fel a következő oldalakon jelölt belföldi szolgáltatókra.



Az elfogadóhelyeket a helyszínen mátrixa jelzi:
Üdülési Csekk ELFOGADÓHELY jelzéssel.

Kérjük rendelkezzen befizetett személyi jövedelemadója 1%-áról, hogy egy újabb szociálisan rászoruló üdülhessen az Ön segítségével!
Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány
Adószám: 18004456-1-42

További információk:
1593 Budapest, Pf. 737.
www.udulesicsekk.hu
Tel: 06 1 248 2150

Iszapkatasztrófa

A vasutat is elmosta az iszap

A timföldgyár zagytározójából kitörő iszap csaknem 1500 méteren használhatatlanná tette a vasútvonalat is, ezért a Budapest-Székesfehérvár-Szombathely vonalon Ajka és Devecser között teljesen leállt a közlekedés. Nem szép látvány.

A másfél méter magasan áradó iszap 1500 méteres szakaszon tönkre a pályát, teljesen megrongálódta a biztosítóberendezések és a felsővezeték tartó oszlopok – közölte a MÁV Zrt.

A vasúttársaság szakemberei jelenleg a pálya takarítását végzik.

A pálya teljes iszapmentesítése után kezdődhet meg a kárfelmérés, majd ezt követően a vágányzat, a hozzátartozó felsővezetéki rendszer, valamint a biztosítóberendezés helyreállításának munkálatai. A pályaépítés és a helyreállítás munkálatai várhatóan több napot vesznek igénybe.

A helyreállításig Ajka és Tüskevár között vonatpótló autóbuszok közlekednek, az erre közlekedő vonatok utasai jelentős, 60-100 perc késésre számíthatnak. A Szombathelyre, Pápára és Celldömölkre utazóknak a MÁV Zrt. azt javasolta, hogy a Budapest-Győr-Csorna-Szombathely elkerülő útvonalat válasszák útirányként az átszállás okozta kényelmetlenség, valamint a nagyobb késések elkerülése érdekében.

(Képek: MÁV Zrt.)



**RAJTA
VAGYUNK!**



www.vdszsz.hu

Gyorssegély két tagtársunknak

Az iszapkatasztrófában összesen 19 vasutas érintett a MÁV Csoport teljes létszámából, közülük ketten tagjaink.

Fejenként 150 ezer forint gyorssegély odaítéléséről döntött a VDSzSz Szolidaritás Országos Választmánya október 11-i ülésén; szakszervezetünk a segélyt a Vasutasokért Alapítványon keresztül fizeti ki két szerencsétlenül járt tagtársunk részére.

Védőeszközöket kértünk a vasút helyreállításán dolgozók részére

Szarvas Ferencet, a MÁV elnök-vezérigazgatóját arra kértük, hogy az átszakadt vörös iszap-tározó térségében, Ajka és Devecser állomások között dolgozó vasutasokat megfelelő védőeszközzel lássa el a vasúttársaság.

(Levelünket honlapunkon olvashatjátok – a szerk.)

MÁV: Rekordidő alatt válaszolt az elnök-vezérigazgató

Szakszervezetünk védőeszközöket kért az iszapkatasztrófa miatt szennyezett vasútvonalon dolgozó munkavállalók számára. A munkáltató válaszából kiderül, hogy a Pályavasúttól senkit nem vezényeltek az Ajka és Devecser közti szakaszra. A helyszínen csak a MÁVGÉP Kft. munkavállalói dolgoznak, ők megkapták az általunk kért védőfelszerelést.

(Megkeresésünket és a munkáltató választ honlapunkon olvashatjátok – a szerk.)

Rövidhírek

„hatékonyságjavítás” a TÁSZ-nál és a kontrollingnál

Még nem ismerjük a MÁV vezetésének új stratégiai elképzeléseit, ám egyes szervezeti egységeknél ennek ismerete nélkül is további „hatékonyságjavító intézkedéseken” törik a fejüket.

Mint azt már megtapasztalhattuk, a „hatékonyságjavító” tervezetek véleményeztetése a szakszervezetekkel az előszobája volt a pénzügyi igazgatóság és a humán szolgáltató egységek egyes részlegeinek megszüntetésének. A napokban érkezett szakszervezetünkhöz a társasági szolgáltatás és a kontrolling igazgatóság újabb „hatékonyságjavító” tervezete. Ez azt jelenti, hogy a következő hónapokban a fenti egységeknél ismételt csoportos létszámleépítésekre kell felkészülnünk. A munkáltató által részünkre megküldött két tervezetet mellékeljük; akinek a tárgyban észrevétele van, az vagy az interneten hozzászólás formájában, vagy személyesen juttassa el véleményét hozzánk. Azok figyelmét is felhívjuk az anyagok tanulmányozására, akik ugyan közvetlenül nem érintettek, de a fenti szervezetek szolgáltatásait veszik igénybe. Az a tapasztalatunk ugyanis, hogy – különösen az „anyaggazdálkodás” területén – egy sor olyan intézkedés történt, ami nem volt tekintettel a szolgáltatást igénybevevőkre (*ld. szénellátás hiányosságai*).

Cargo: megérkezett az első keretszám

Azt valószínűleg sose tudjuk meg, hogy a Rail Cargo Hungaria kommunikációs szervezete október 5-i kamikáze-akcióját saját szakállára, avagy a menedzsmenttel előre egyeztetve hajtotta-e végre.

Az időzítésben mindenesetre nagyon erősek, hiszen hírlevelük akkor áradt szét az intraneten, amikor az elnök-vezérigazgató épp a szakszervezetekkel egyeztetett. És nem egészen erről.

Azóta már nem csak a hírlevélből tudjuk, hogy 460 munkavállalót mindenképp el akar küldeni a cég 2011-ben. (Az RCH csak később, a Központi Üzemi Tanács ülésén jelentette be hivatalosan a csoportos létszámleépítést – lásd 8. lapszám.) Ha nincs kedved sokat olvasni, idézzük a hírlevélből az ominózus mondatot: „A vizsgálatok, elemzések egyértelműen azt mutatják – bár vállaltunk a privatizáció óta eltelt időben a gazdasági válság következtében csökkenő fuvarmegbízások ellenére is gyakorlatilag változatlan szinten őrizte meg a nyugdíjazásokkal korrigált átlagos állományi létszámát és maximálisan betartotta a foglalkoztatási garanciát – jelen körülmények között azonban nem biztosítható a létszám változatlan szinten tartása, ezért 2011. januártól 460 munkahely megszüntetésére született javaslat.”

(A hírlevél honlapunkon teljes egészében olvasható – a szerk.)



Tudtad, hogy
a VDSzSz-tagok nagyon kedvező
percdíjjal is telefonálhatnak?



Kérik a pénzüket a vasutasok

Továbbra is igényt tart a MÁV Cargo Zrt. eladásából befolyt 102,5 milliárd forint vasutasoknak járó hányadának kifizetésére a VDSzSz Szolidaritás – közölte a Népszabadsággal Gaskó István.

A szakszervezet elnöke szerint a MÁV mintegy 38 ezer dolgozója számára követelt, fejenként 250 ezer forintról nem mondanak le. Az egyetlen változás, hogy a vasutas munkavállalók pénzükből százezer forintot felajánlottak az árvízkárosultak megsegítésére. Így mindenki csak 150 ezer forintot tart meg a várt pénzből.

A költségvetésbe befolyt privatizációs bevételből kért dolgozói részesedésről a VDSzSz az elmúlt években többször tárgyalt az állami vasút vezetésével, és a megbeszélések eredménytelensége nyomán munkabeszüntetésekkel is próbált érvényt szerezni követeléseinek – mindaddig sikertelenül.

A szakszervezet elnöke szerint azonban most megint eljött a tárgyalások ideje. A kormány és a MÁV képviselőivel már felvették a kapcsolatot. Az érdemi megbeszélések elől eddig senki nem zárkózott el. Igaz, a tárgyalásztalhoz még nem invitálták meg a VDSzSz-t, de Gaskó István úgy tartja: „az idők végezetéig nem lehet hallgatni.” Ha kell, akár újra sztrájkot hirdetnek.

(Népszabadság)

Tájékoztató a különadóról

A magánszemélyek egyes jövedelmeinek különadója számunkra elfogadhatatlan. A törvénymódosításra azért került sor, hogy a pár hónapig létszámban lévő korrump, bűncselekménnyel is vádolt vezetők több százmilliós végkielégítéseket ne vehessenek fel. Mégis az évtizedek óta tisztességgel dolgozó munkavállalók ezreit bünteti, és lehetetleníti el.

Tisztelt Tagtársaim!

A parlament a 2010. évi XC. Tv. 4/2010.(VIII.13.) NGM rendelettel 2010. augusztus 13-tól 13 adónemet módosított.

Így a Társasági, Személyi jövedelem, EKHO, Magánszemélyek különadója, Pénzügyi szervezetek különadója, Háztartási munka, Helyi adók, Illetékek, Vagyon, Gépjármű, Art., ÁFA, Jövedéki adókat.

Ezek közül kiemelném és felhívom a figyelmeteket arra – számunkra elfogadhatatlan – törvénymódosításra, amire azért került sor, hogy a pár hónapig létszámban lévő korrump és más bűncselekménnyel is vádolt vezetők több 100 milliós végkielégítéseket ne vehessenek fel. Mégis a 20-30-40 évet tisztességgel ledolgozott munkavállalók ezreit büntetik és teszik lehetetlenné a magánszemély egyes jövedelmeinek különadójának bevezetésével (lásd a tv. teljes szövege II. Fejezet).

Ahogy azt az alábbiakban is olvashatjátok „Különadó fizetésére köteles az a költségvetési szervnél, állami, önkormányzati, közalapítványi forrásból alapított”,... tehát sajnos többek között a MÁV-nál is foglalkoztatott magánszemély, ... aki munkavégzésre irányuló jogviszonya alapján...munkavégzésre irányuló jogviszonyban a (2) bekezdésben foglalt különadó alapnak minősülő bevételt szerez. Ide sorolandók az 50%-tól több MÁV tulajdonú leányvállalatok is.

Különadó alapnak minősül:

– a jogviszony megszűnésével összefüggésben pénzben kifizetett, vagy bármely más formában juttatott bevételt szerez.

Nem vonatkozik a fizetési kötelezettség:

– a jogviszony megszűnésének évében esedékes szabadság megváltása címén kifizetett bevételre

– a jogviszony megszűnésekor a magánszemélyt megillető jubileumi jutalomra, illetve a felmentési (felmondási) időnek a munkavégzési kötelezettséggel járó részére kifizetendő munkabérre, illetmény összegére, továbbá a szerződéses katonák leszerelési segélyére.

Magánszemélyek különadója

– A fizetési kötelezettség 2 millió forintot meghaladóan a jogviszony megszűnésével összefüggésben fizetési kötelezettség alá tartozó járandóságra vonatkozik.

– A különadó mértéke 98 százalék, ezt a kifizetéskor a kifizető köteles levonni, majd bevallani és megfizetni.

– A rendelkezést a 2010. január 1-jétől megszerzett jövedelmekre kell alkalmazni.

– A magánszemélynek a kifizető igazolása alapján a különadó még megfizetendő összegét 2010. október hó 31-éig meg kell fizetnie.

– A kifizetőnek helyesbíteni kell a magánszemélyt terhelő személyi jövedelemadó-előleget, járulékokat a bevallásában.

Felháborító, hogy azok a munkavállalók, akik hosszú évtizedek robotolásában megfáradva, elhasználódva a munkahelyük végleges felszámolása miatt olyan élethelyzetbe kerülnek, hogy munkaviszonyuk megszűnik, ezért végkielégítésre jogosultak, még az újrakezdés lehetőségét is elveszik tőlük! Igazságtalan ez a törvény nemcsak azért, mert mindenféle társadalmi párbeszéd, egyeztetés nélkül hozták meg és vezették be, de 2010. január 1-jéig visszamenőlegesen kell alkalmazni. Vagyis aki 2010. január 1. után ment el végkielégítéssel és az meghaladta a 2 millió forintot, a munkavállalónak azt vissza kell fizetnie.

Kérem, ha ilyen helyzetbe kerülnék, vagy ilyen döntés előtt álltok, jól gondoljátok át azt és számoljátok!

Remélem a felháborodásunk (lásd. Liga honlapja) és kiáltásunk elhallatszik a törvényalkotókig is és még mielőtt nagyobb károkat okozna, módosításra kerül!

Toth Tiborné
OSzB elnök

A magánszemély egyes jövedelmeinek különadója

8. § (1) A 9. § rendelkezései szerint meghatározott magánszemély az e fejezetben előírt adóalap után különadó fizet. A különadó a központi költségvetést illeti meg.

(2) Az e fejezetben nem szabályozott kérdésekben az Art. rendelkezései az irányadók.

9. § (1) Különadó fizetésére köteles az a költségvetési szervnél, állami, önkormányzati, közalapítványi 





forrásból alapított, fenntartott vagy működési támogatásban részesített más jogi személlynél foglalkoztatott magánszemély, aki munkavégzésre irányuló jogviszonya alapján, továbbá aki a takarékos állami gazdálkodásról és a költségvetési felelősségről szóló 2008. évi LXXV. törvény vagy a köztulajdonban álló gazdasági társaságok takarékosabb működéséről szóló 2009. évi CXXII. törvény szerinti munkavégzésre irányuló jogviszonyban a (2) bekezdésben foglalt különadó alapnak minősülő bevételt szerez.

(2) A különadó alapjának minősül az (1) bekezdésben említett jogviszony megszűnésével összefüggésben pénzben kifizetett, vagy bármely más formában juttatott (bármely esetben a továbbiakban: kifizetett) bevételből – ide nem értve a jogviszony megszűnésének évében esedékes szabadság megváltása címén kifizetett bevételt, a jogviszony megszűnésekor a magánszemélyt megillető jubileumi jutalmat, illetve a felmentési (felmondási) időnek a munkavégzési kötelezettséggel járó részére kifizetendő munkabér, illetmény összegét, továbbá a szerződéses katonák leszerelési segélyét, de ideértve a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény (a továbbiakban: Mt.) 3. § (6) bekezdése alapján megállapodás szerint kikötött ellenérték címén kifizetett bevételt – a rendszeres járandóságok 60 napra számított összegét meghaladó rész, a (3)-(4) bekezdésben foglaltak figyelembevételével.

(3) A (2) bekezdésben foglaltaktól eltérően nem minősül a különadó alapjának a (2) bekezdés szerinti bevétel kétmillió forintot meg nem haladó része.

(4) A (2) bekezdésben foglaltaktól eltérően a különadó alapjának minősül a (2) bekezdés szerinti bevételnek a rendszeres járandóságok 60 napra számított összegét meg nem haladó részéből a kétmillió forint feletti összeg.

(5) A különadó alapját jogviszonyonként külön-külön kell megállapítani. A különadó alapja független attól, hogy a bevétel kifizetése egy vagy több adóévben történik. Ha a bevétel megszerzése több részletben történik, azt kell feltételezni, hogy a magánszemély először a különadó-alapot nem képező adóköteles jövedelmet szerzi meg. A nem pénzben kifizetett bevételt a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (a továbbiakban: Szja tv.) 3. § 9. pontjának megfelelő alkalmazásával kell megállapítani.

10. § A különadó mértéke a 9. § (2) és (4) bekezdése szerinti adóalapnak a 98 százaléka.

11. § (1) A kifizető a magánszemélyt terhelő adót forrásadóként a kifizetésekor állapítja meg, vonja le, elkülönítve igazolja, az Art. 31. §-ának (2) bekezdése szerinti bevallásban vallja be, és ezen bevallás benyújtására előírt határidőig fizeti meg.

(2) Amennyiben a kifizető a magánszemélyt terhelő adót bármely okból nem vonta le, a le nem vont adót a magánszemély fizeti meg a kifizetést követő hónap 12. napjáig.

(3) A különadó alapjának 9. § szerint meghatározott összegét

a) az Szja tv. rendelkezéseinek alkalmazásában a jövedelem kiszámításánál nem kell figyelembe venni, azonban a kifizetés évére vonatkozó személyi jövedelemadó-bevallásban elkülönítve be kell vallani, és be kell számítani az Szja tv. 3. §-ának 75. pontja szerinti éves összes jövedelem megállapításánál;

b) a társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről szóló törvény alkalmazásában nem kell járulékalapnak tekinteni.

(4) A különadó alapja után a kifizető az egészségügyi hozzájárulásról szóló törvény rendelkezései szerint 27 százalékos mértékű egészségügyi hozzájárulást fizet.

(5) Amennyiben a különadó alapjául szolgáló bevételnek, vagy egy részének kifizetése e fejezet hatálybalépését megelőzően történt meg, az (1)-(2) bekezdések rendelkezéseitől eltérően

a) a kifizető

aa) a (3) bekezdésben foglaltak figyelembevételével helyesbíti a magánszemélyt terhelő személyi jövedelemadó-előleget, járulékokat (magánnyugdíjpénztári tagdíjat), valamint az általa fizetendő társadalombiztosítási járulékot azzal, hogy a magánszemélyt terhelő, a kifizetésekor megállapított (levont) személyi jövedelemadó-előleg, járulékok (magánnyugdíjpénztári tagdíj) és a megfelelő helyesbített összegek különbözete a magánszemélytől levont különadó-előlegnek, a kifizető által bevallott társadalombiztosítási járulék egészségügyi hozzájárulásnak minősül;

ab) az e fejezet hatálybalépése napjának hónapjában keletkezett kötelezettségek bevallására nyitva álló határidőig az aa) alpontnak megfelelően – a különadó-alapot, a különadó-előlegnek, illetve egészségügyi hozzájárulásnak minősülő összeget e hónap kötelezettségeként feltüntetve – köteles bevallásának benyújtására, illetve a már benyújtott bevallásának módosítására;

ac) a magánszemélynek az ab) alpontban említett határidőig helyesbített adó- és járulék-igazolást ad ki, amelyben külön igazolja a különadó-alapot, a fizetendő különadót, a különadó-előlegnek minősülő levont összeget és a különadó még megfizetendő összegét;

b) a magánszemély a különadó még megfizetendő összegét 2010. október hó 31-éig fizeti meg.

(6) A magánszemély az adóbevallásában adóelőlegként veszi figyelembe a kifizető által levont különadót, valamint – a megfizetésre nyitva álló határidő napjának kötelezettségeként feltüntetve – az általa a (2) bekezdés és az (5) bekezdés b) pontja szerint megfizetett különadót.

(7) A kifizető által az (5) bekezdés a) pontjának ab) alpontja szerint benyújtott, illetve módosított bevallás beérkezését követően az Egészségbiztosítási Alapnak, a Nyugdíjbiztosítási Alapnak, a Munkaerőpiaci Alapnak és a magánnyugdíjpénztáraknak korábban átutalt járulékok illetve tagdíjak összegéből a különadó-előlegnek minősülő összeget – az adóhatóság jelzése alapján – a Magyar Államkincstár levonja a következő nap(ko)n utalandó összegből.

12. § E fejezet alkalmazásában rendszeres járandóságnak minősül minden olyan bevétel – különösen bér, munkadíj, tiszteletdíj – amely a magánszemélyt a jogviszony megszűnéséig e jogviszonyra tekintettel jogszabály vagy szerződés alapján a legutolsó besorolás szerint meghatározott időközönként vagy a tartós megbízás teljes időtartamára illeti meg. A legújabb hírek szerint a kormányzat az idei adócsomagban nemcsak a 2011-ben életbe lépő változásokat ismerteti, de leteszi az alapjait a 2012-2013-as évek jogszabályainak is. Jövőre már az egygyerekesek is kapnak családi adókedvezményt. 2013-ra eltűnik a szuperbruttó adóalap, de 2011-ben még a bruttó bérünk 1,27-tel felszorozott összege után fizetünk 16% szja-t. Az egykulcsos adórendszer feleslegessé teszi az adóterhet nem viselő járandóságok kategóriáját. Kb. 5%-kal nő a minimálbér, de szűkül az adójóváírásra jogosultak köre.



Ferencváros: csak nem történik semmi

Elkeserítő, hogy a 2006 óta Ferencvárosban tartott számtalan munkaügyi szemle dacára a konténerekkel kapcsolatban csak részsikereket könyvelhetünk el. Az azonnali intézkedés helyett a munkáltató levelében inkább azt fejtegeti, hogy a Vezérigazgatóságon hányan és mióta tudnak az általunk felvetett ferencvárosi problémákról.

(Dr. Mosóczi László, a MÁV Zrt. vezérigazgató-helyettese részére írt levelünket honlapunkon olvashatjátok – a szerk.)

MÁV: Változott a VBKJ-utasítás

Könnyítette a munkáltató az egyösszegű lakástámogatás igénylésének feltételeit. Lakásépítés, bővítés esetén eddig például csak a jogerős használatbavételi engedély birtokában lehetett egyösszegű lakástámogatást igényelni. Mostantól már a lakásépítéssel, bővítéssel kapcsolatos számlák a jogerős használatbavételi engedély kiadását megelőzően is elszámolhatóak.

Ugyanezt a VBKJ-elemet eddig csak a lakás tényleges vásárlását megelőzően, jövőbeni fizetési kötelezettségre lehetett felhasználni lakásvásárlás esetén (szélgjegyes tulajdoni lapra). Ettől kezdve azonban a támogatás igénybe vehető a juttatást megelőző hat hónapon belül esedékes vételárra, vételárrészletre (bejegyzett ingatlanulajdonra) is.

A szeptember elseji VÉT-ülésen vetettük fel a többi közt azt is, hogy amennyiben a lakáskorszerűsítés számláit a munkavállaló csak az igénylést követő 12 hónapon belül kívánja benyújtani, a költségvetés összértékének maximum 30 százalékát veheti igénybe.

(A munkáltató szakszervezetünk kérdéseire, felvetéseire adott válaszát honlapunkon olvashatjátok.)

Megalázott vasutasok: hatalmi arrogancia felsőfokon

A Pécsi SZSZK munkavédelmi bizottságának elnöke intézkedést kezdeményezett a tabi „laktanyaszobával” kapcsolatban az SZSZK vezetőjénél.

A helyi Startos kiskirály erre írt válaszlevele azonban mindenkit felháborított. És nem azért, mert elutasította a kérést, hanem leginkább azért, ahogy ezt tette.

Idézünk az SZSZK-vezető leveléből:

„Amennyiben a zuhanyozni szándékozó munkatársunkat zavarja társa jelenléte, kérje meg, hogy erre az időtartamra hagyja el a helyiséget, így belülről be lehet zárni az ajtót. Ha erre nem hajlandó, akkor kérje meg, hogy forduljon a fal felé, és figyelmeztesse, hogy ne lessen.”

(A két levelet a honlapunkon elolvashatjátok, a fenti idézet Baumgartner Péter levelének második oldalán található – a szerk.)

VÉT-ülés volt a Startnál

Mi az? Más vasúttársaságoknál már legalább 20 éve működik, és minimum 10 éve leküzdhetetlen problémát jelent a MÁV-nak.

A kérdésre sok helyes megfejtés elképzelhető, mi most mégis a vezénylői programra gondoltunk. Erre is rákérdeztünk az október 13-i Startos VÉT-ülésen.


A legutóbbi MÁV Értesítőben megjelent a „Baleset- és kármegelőzésért járó jutalmazásokról, és a kifizetések rendjéről” szóló utasítás módosított verziója. Eszerint az is jogosult a jutalomra, aki úgy fedez fel hibát, és előz meg ezzel egy esetleges balesetet, hogy amúgy ez a munkaköri feladata. Sürgettük, hogy az utasítást a MÁV-Start is mielőbb adja ki.

Napirend előtti felszólalásunkban ezen kívül két, a Déli Pályaudvarral kapcsolatos problémát is felvetettünk. Az egyik a személypénztárosok fűtetlen helyisége, ahol már idén nem egyszer egy-két fokban voltak kénytelenek dolgozni a munkavállalók. Ugyanakkor a hálózaton vannak olyan szolgálati helyek, ahol már két hete fűtenek.

A munkáltató megígérte, hogy intézkedni fog a fűtés beindításáról. Jeleztük: amennyiben nem változnak az állapotok, a pénztáros megtagadhatja a szolgálatot.

A másik probléma a tömegszállás-jellegű laktanya, aminek nyolcas számú szobájában tízen próbálnak pihenni. A munkáltató már készül a laktanya kiváltására – három éve egyebet sem csinál –, nem kizárt, hogy az utazókat jóval színvonalasabb panziókban helyezik el. A munkáltató rövidesen előterjeszti ezzel kapcsolatos ötleteit.

Az új menetrend szerint nem Sturovón, hanem Szobon cserélne személyzetet az egyik EuroNight vonat. A Rail Cargo Hungariánál folytatott kollektív munkaügyi vitától kissé leamortizált tárgyalódelegációnk azonnal párhuzamot fedezett fel az osztrák tulajdonos kiszolgálása és a szlovák vasúttársaság nyomulása között. Mindkét esetben a munkavállalók húzzák a rövidebbet. Ebben esetben a havi 22 eurós kiküldetési díjtól esnének el az utazók. A munkáltató szerint nem lesz kevesebb az érintettek havi jövedelme. Másrészt aggasztó, hogy mindig a magyar érdek sérül, hiszen nagyon nem mindegy, hol van az a személyzetcsere.

Még az év elején adott tájékoztatást a munkáltató a vezénylői szoftver fejlesztéséről, azóta azonban semmit nem lehetett hallani a munkálatokról. Ezért aztán kételyeink támadtak, amit a VÉT-en meg is osztottunk a MÁV-Start képviselőivel. Kiderült, hogy nem túl meglepő módon ismét nem sikerült egy határidőt betartani, a program a tervek szerint jövő év január 15-ig készül el, ezt követően azonban még május közepéig tesztelik. 



 Apró vigasz, hogy a Start nem nyelte le a csúszást, és kötbért szabott ki a fejlesztő cégre.

Ezzel azonban még mindig távolinak – és egyre távolibbnak – tűnik az a pillanat, amikor a szoftver segítségével már ki lehetne küszöbölni a jelenlegi vezénylés által okozott problémákat. Gondoljuk csak el, milyen világ is lenne az, amikor például mindig kifizetik az átvezénylési díjat a munkavállalók részére. Látva a bejelentett csúszás miatti frusztrációnkat, a munkáltató megkérdezte, tudunk-e jobbat.

Hát, mi tagadás, tudunk. A helyzet az, hogy már öt éve a Malév ingyen és bérmentve átadta volna a MÁV részére a pilóták és légiutas-kísérők vezénylését készítő programját. Nem kellett. Aztán a Budapesti Műszaki Egyetem is felajánlotta segítségét, de arra sem volt szükség. Ki tudja, meddig lesz még napirenden a vezénylőprogram, ami más társaságoknál már 20 éve működik, és legalább 10 éve leküzdhetetlen problémát jelent a MÁV-nak.

Tavaly év végén sokan mentek el korengedményes nyugdíjjal a MÁV-Starttól, rákérdeztünk, hogy idén lesz-e erre lehetőség. Nem lesz. A Start létszámából 138-an lennének jogosultak korengedményes nyugdíjra, ennek a költségvetés mintegy 400 millió forint, ennyi pénze viszont nincs a Startnak. A munkáltató leszögezte: idén nem lesz korengedményes nyugdíjazás.

A jövő év első félévében lesz legközelebb Kocsivizsgálók napja, a pénztárosokét november 6-ára szervezik. A három fő szakmacsoport – jegyvizsgáló, személypénztáros, kocsivizsgáló – mindegyikére másfél évente kerül sor, de a munkáltató szerint már ezt sem nézi jó szemmel az anyacég, illetve a többi leányvállalat egy része. Csak remélik, hogy a jelenlegi rendszer ebben a formában megmaradhat. Ugyanakkor kezdeményeztük, hogy egy éves cikluson belül mindhárom munkaköri csoportnak legyen önálló szakmai napja.

Az utasleadási lapokkal kapcsolatos napirendi pontot is szakszervezetünk kezdeményezte. A munkáltató tájékoztatójából kiderült: a Start mindeddig behajthatatlan követeléseinek értéke 3,3 milliárd forint, ha azonban ebből levonjuk a pótdíjakat, akkor kiderül, hogy a kintlevőség jegyárértéke csupán mintegy 300 millió forint. Ebből is látszik, mennyire elszállt a valóságtól a pótdíj-rendszer, ami jelenlegi formájában kifejezetten demoralizáló hatású. Hiszen gyakorlatilag leszoktatja az utasokat a jegyvásárlásról.

A Start újabb pályázatot írt ki, hátha akad egy követelés-behajtó cég, amelyik még lát fantáziát a vasútvállalat kintlevőségeinek beszedésében. Mert az utóbbi pályázati kiírásakor már nagyon megcsappant a behajtók érdeklődése. Olyannyira, hogy senki nem jelentkezett rá.

Ennek a közbeszerzésnek megvárjuk a végét, és amennyiben sikertelen, akkor az egész utasleadási lapokkal kapcsolatos teleregényre pontot kell tenni. Ezzel egyetértett a munkáltató, így azzal is, hogy az utazók minden hónapban kapjanak tájékoztatást arról, mi történt az általuk kiállított utasleadási lapokkal.

A Start vezetése vállalta, hogy egy héten belül írásos javaslatot készít a KSZ 5. sz. mellékletének módosításáról, ami így tételesen felsorolja majd a jogszabályokat és a hozzájuk kapcsolódó jutalékok mértékét is.

Bár az általunk kezdeményezett napirendi pont nem az újfelvelesekre vonatkozott, a munkáltató megosztotta velünk, hogy számára az újfelvelesek orvosi alkalmassági vizsgálata az elsődleges probléma. Amíg ugyanis az egyik foglalkozás-egészségügyi orvos esetében átlagosan mintegy 46 napot vesz igénybe a vizsgálat, addig egy másik esetében

33 napra van ehhez szükség. Mindez 21 milliójába került eddig a Startnak, és pár újfelvelesekbe, aki ez idő alatt meggondolta magát: ezek után talán mégsem akar a MÁV-Startnál karriert befutni.

Azt mindenesetre a munkáltató megerősítette, hogy az orvosi vizsgálatok miatt állásidőre kényszerülő vasutasokat – és nem csak az újfelvelesekkel – átlagkeresettel fogja kifizetni.

Ha például a Tisza Volán járatára 100 forintba kerül egy jegy, abból a jelenlegi rendszer szerint 1 forint jutalékot kapna a jegyet értékesítő személypénztáros. Persze csak kapna, mivel egy forint gyakorlatilag nem létezik.

A megalázó helyzet végére kívántunk pontot tenni azzal, hogy kezdeményeztük: a más közlekedési társaságok által kibocsátott, és a MÁV-START pénztáraiban értékesített jegyek után a jutalékot egységesítse a munkáltató. Szerintünk a Start részére fizetett jutalék felét meg kell kapniuk a jegypénztárosoknak. A munkáltatónak elvi problémája volt ezzel kapcsolatban, a munkáltató szerint semmilyen jutalékot nem kellene kapniuk, mert benne van az alapbérükben. Ezt követően havi fix összegű jutalék kifizetését javasoltuk a munkáltató számára, aki gondolkodási időt kért. Mindez természetesen nem a Budapesti Közlekedési Szövetség keretében eladott jegyekre vonatkozik.

Ismerős lehet az alábbi idézet a MÁV-Start Oktatási utasításából: *„A munkakör betöltéséhez szükséges szakvizsgával rendelkező munkavállalóknak az utasítások, díjszabások jelentős változása esetén az utasítás módosításra kerülő részeiből előírt különbözeti vizsga”.*

A kérdés már csak az, ki dönti el, mi számít jelentős változásnak. Elég az oktatás, vagy vizsgázni is kell a leadott anyagból?

A munkáltató mindezek eldöntését a Nemzeti Közlekedési Hatóságra bízna, ez azonban szerintünk erőteljes struccpolitika. Hiszen azokban az esetekben, amikor a munkavállalót büntetőjogi felelősség terheli, szükséges lenne a vizsga is. Az összes többi esetben azonban elegendő az oktatás.

Azonban az oktatás színvonala mostanában meglehetősen mélyrepülésben van. A szint javítása érdekében kezdeményeztük, hogy a jegyvizsgálók képzésének legyen része a mozdonyon való utazás is. Ugyanis a Monorierdőnél történt baleset bekövetkezésekor is a mozdonyvezető mellett volt a vezető jegyvizsgáló, akinek ilyen esetekben figyelési kötelezettsége van. Tehát kettejüket együttesen vonták felelősségre. Épp ezért aggályos azonban, ha – főképp a Starthoz nemrég érkezett – jegyvizsgálók még soha nem utaztak mozdonyon. Így aztán konkrétan azt sem tudják, mire kellene figyelniük.

A munkáltató válasza nem sok változást mutatott az előzőekhez képest: csak ha az NKH ezt szükségesnek gondolja, akkor fogja ezt megtenni a Start. Ez a hozzáállás azonban már kimeríti a szándékos veszélyeztetés büntetőjogi fogalmát, a munkáltató valószínűleg ezért is jutott arra az elhatározásra, hogy megfontolja javaslatunkat.

A más közlekedési társaságokkal – például Volánnal – történő munkabajlás esetén számos vasutason kéri számon a munkáltató menetjegyét és az ahhoz kapcsolódó számlát. Azonban például a Volán-társaságoknál nincs ilyen kötelesség: vagy menetjegyet adnak ki, vagy számlát – a kettőt együtt semmiképp sem.

Ezt belátva a munkáltatóval megállapodtunk abban, hogy ezekben az esetekben elegendő a számla és annak fénymásolata is.

Cargo hírek

RCH: janicsár-tréning 29 koordinátornak

Eredménytelenül zárult a kollektív munkaügyi vita október 13-i fordulója is a Rail Cargo Hungariannál.

Azt viszont megtudtuk, hogy a napokban janicsár-tréninget tart a munkáltató 29 koordinátor részére. Az eseményen való részvételt az RCH vezetése megtagadta szakszervezetünkötől.

A kollektív munkaügyi vita október 15-én folytatódik a Rail Cargo Hungaria Zrt-nél. Amennyiben nem jutunk egyezsre az RCH-nál a munkahelyek megtartásával kapcsolatban, akkor megállapodásig tartó sztrájkot tartunk. Az MTI kérdésére Bárány Balázs elmondta, hogy a munkabeszüntetések időpontjáról még nincs döntés, mivel látunk némi esélyt arra, hogy a tulajdonost és a munkáltatót jobb belátásra bírjuk.

Eközben egymásnak ellentmondó nyilatkozatok jelennek meg a Rail Cargo Hungaria (RCH) Zrt-nél bejelentett létszámleépítésről. Szarvas Ferenc, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a VDSzSz elnökének írt levelében tételesen cáfolta a Rail Cargo Hungaria állításait, amelyekkel a cég az első körben bejelentett 460 munkavállalót érintő létszámleépítést indokolta. Javasoltuk a munkáltatónak, hogy egyeztessen a MÁV-val, és tisztázza a helyzetet. Ezen kívül látványosan hiányzik az összhang a Rail Cargo Hungaria és tulajdonosa, a Rail Cargo Austria nyilatkozatai között.

Az osztrák tulajdonosnak kényelmesebb Magyarországon a munkavállalókat elküldeni, mint saját országában a dolgozókkal „ujjat húzni”. Elfogadhatatlan, hogy amikor Magyarországon egymillió munkahely teremtéséről van szó, akkor a Rail Cargo Hungaria a bejelentett létszámleépítéssel 460 család sorsát kívánja tönkretenni.

Minden jel arra mutat, hogy a Rail Cargo Hungaria menedzsmentje nem kellő gondossággal irányítja a céget, és nem tesz meg mindent a gazdaságos működés érdekében.

Az Osztrák Szövetségi Vasút (ÖBB) szeptemberben Bécsben jelentette be, hogy ésszerűsíteni szeretné a magyar teherszállító leányvállalata, a Rail Cargo Hungaria (RCH) működését, ezért jelentős létszámcsökkentésről készít tervet, és tárgyalni akar a magyar kormánnyal a pályahasználati díjakról is. A Format osztrák lap korábban arról írt, hogy az osztrák tulajdonosnak az RCH komoly gondot jelent: nem csupán drágán vették meg a céget, hanem még pumpálni is kell bele a tőkét, mostanáig 330 millió eurót, az eredmény pedig tavaly 30 millió euró veszteség volt, ami az idén még tovább nőhet.

Az RCH eközben többnapos janicsár-tréninget tart 29 koordinátorának. Az eseményen való részvételt az RCH vezetése megtagadta szakszervezetünkötől.

Ezek után nem lehet kétséges, hogy a munkapszichológusokat sem nélkülöző tanfolyam célja megtanítani a kiválasztottaknak olyan kifinomult technikákat, amelyek birtokában elérhetik, hogy a munkavállalók esze ágába se jusson kérdéseket feltenni a várható leépítéssel kapcsolatban. Vagy ha mégis ilyesmire vetelednének, akkor vélhetően azt is elmondják nekik, hogyan lehet lenyomni a tervezett intézkedést a munkavállalók torkán.

A 460 cargós kirúgása csak a kezdet

A teljesítmények visszaesése érdekes módon csak a területi üzemeltetési központoknál eredményez létszámleépítést.

A Budapesti Központban – ahol a teljesítmények alakulását meghatározó fuvarok megszerzéséért és megtartásáért felelnek – a munkáltató nem tervez elbocsátást.

A Debreceni Területi Szervezet információi szerint jövőre további drasztikus, akár ezer főt is meghaladó leépítési hullámmal kell számolni, amennyiben az elegyrendezést az állam nem támogatja. Debrecenből kaptunk egy felhívást, közöljük.

„Tisztelt Cargos Munkavállalók!

Amennyiben szakszervezetünk nem tudja tárgyalásos úton a munkahelyek megőrzését hosszútávon, garanciákkal biztosítani, akkor a sztrájk eszközével fogunk élni tagjaink és a többi munkavállaló munkahelyeinek megőrzése érdekében.

A drasztikus csoportos létszámleépítés érdekében Szakszervezetünk kollektív munkaügyi jogvitát kezdeményezett. Ha a tárgyalások 7 napon belül nem vezetnek eredményre, akkor jogilag megnyílik a lehetőség a sztrájk meghirdetésére.

A VDSzSz Szolidaritás Országos Választmánya 2010. október 11-én a következő határozatot hozta: „Cargos tagtársaink maguk mögött tudhatják a VDSzSz Szolidaritás teljes tagságának támogatását, beleértve a különféle kényszerítő eszközök alkalmazását is.”

Véleményünk szerint csak határozott és egységes fellépéssel tudjuk a Munkáltatót rábírn arra, hogy tekintsen el az ilyen mértékű létszámleépítéstől, ezért kérünk minden Cargos munkavállalót, hogy amennyiben a VDSzSz Szolidaritás sztrájkot hirdet a munkahelyek megőrzése érdekében, azt tevételesen támogatogassa.

Debrecen, 2010. október 14.

Kucskár Imre

VDSzSz Szolidaritás Debreceni Cargos Alapszervezet vezető ügyvivő helyettes


Barna István

Debrecen Terület vezető ügyvivője, VDSzSz Szolidaritás”

További 150 vasutas talpára kötne útilapot az RCH

Nemhogy visszavonta volna a 460 munkavállaló kirúgását előkészítő intézkedését, hanem további 150 vasutas csoportos létszámleépítését jelezte a Rail Cargo Hungaria Zrt. vezetése, amit hivatalosan decemberben jelentenek majd be.



 Elbocsátásukra a munkáltató tervei szerint szintén jövő év első felében kerülne sor. Ezzel több mint 20 százalékra emelkedett a Magyarországon tervezett leépítés mértéke, ami így máris a duplája annak, amennyivel az RCA Ausztriában csökkentené létszámát. Ráadásul, információink szerint a 610 munkavállalón kívül várhatóan még további vasutasoktól is meg kíván válni a teherszállító cég. Szakszervezetünk számára természetesen a 460 vasutas elbocsátása is elfogadhatatlan, mint azt már számtalanszor hangsúlyoztuk.

A VDSzSz Szolidaritás jelenleg is munkavállalói fórumokat tart szervez az országban a sztrájkkészég felmérésére.

Az elsődleges visszajelzések alapján kiemelkedő lesz az RCH-nál meghirdetett munkabeszüntetés támogatottsága a cargós munkavállalók körében.

Az RCA menti az irháját

A Rail Cargo Hungaria (RCH) Zrt. osztrák tulajdonosa, a Rail Cargo Austria (RCA) nem akar elállni a 460 magyar munkavállaló csoportos létszámleépítésétől – ez az egyenlege a Friedrich Macher, az RCA Igazgatótanácsának elnöke részvételével megtartott október 15-i egyeztetésnek.

Az RCA magyar leányvállalatával „vitetné el a balhét”: amíg Ausztriában a leépítés mértéke nem éri el a 10 százalékot sem, addig Magyarországon a munkavállalók 33 százalékát kívánják elküldeni.

Az elbocsátás Ausztriában ugyanis jóval nehezebb, mint hazánkban. Ott ugyanis a vasutasok jelentős része közalkalmazott, akik elküldése a cégtől sokkal költségesebb, mint a magyar versenyszférába tartozó cargós munkavállalóké.

Ráadásul az osztrák munkajogi szabályok értelmében az 1995 előtt létesített vasutas munkaviszonyt nem lehet rendes felmondással megszüntetni.

Az RCA a saját létszámcsökkentését a vezetői és termelésirányítói szinteken kezdené meg – így elsősorban a beszerzés, beruházás, könyvelés, kontrolling és humán erőforrás területeken dolgozók körében. Magyarországon azonban az alacsony jövedelmű, kilátástalan helyzetű, a végrehajtó szolgálatnál dolgozó vasutasokkal kezdenék a leépítést. Egyre kisebb az esélye annak, hogy tagjaink szempontjából megnyugtató megállapodás jöjjön létre, ezért rövidesen sztrájk lesz az RCH-nál.

„Az egész mechanizmus volt téves, (...)”

az, hogy állami vállalatot leányvállalatként kiszervezzenek”

Szeptember 13-án Dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára egy országgyűlési képviselő Cargoval kapcsolatos kérdésére reagálva elmondta: „A közelmúltban megjelent megállapítások, amelyek az (...) ezer fő elbocsátását is indokolják, megalapozatlanok”.

Az alábbiakban közöljük az államtitkár Parlamentben elhangzott teljes választát:

„A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a MÁV vezetésével együttműködve az átadás-átvételt követően azonnal megkezdte a MÁV-csoport szerződéseinek felülvizsgálatát. Kormányváltás óta eltelt idő, egyébként nagyszámú dokumentum összegyűjtésével, elemzésével és a vizsgálatok haladéktalan megkezdésével zajlik.

A vizsgálat indítását egyébként nem az elmúlt időben és közelmúltban is megjelent sajtóhírek indokolják elsősorban, hanem az a körülmény, hogy a MÁV Cargo privatizációjának módját az akkori ellenzékkel együtt az Állami Számvevőszék is kifogásolta. Az ÁSZ jelzése szerint a szerződés a MÁV Zrt. számára indokolatlan kötelezettségeket tartalmazott, a vevő vállalásai aggályosak voltak, és ahogy ön is mondta, kifejezetten hátrányos volt a magyar államra nézve.

A fenti súlyos megállapításokra a korábbi kormány nem adott érdemi válaszokat.

Megítélésünk szerint a tartósan állami tulajdonban maradó vagyon megőrzésére vonatkozó törvényalkotói szándék nem érvényesült a MÁV Cargo értékesítésénél. Az állami vagyonnal foglalkozó jogszabályokat az akkori döntéshozók nem vették figyelembe, a magyar teherszállítás meghatározó részét lebonyolító vállalat eladását

Kedvező biztosítási ajánlatok VDSzSz-tagok részére

Együttműködési megállapodás jött létre a VDSzSz és a BIZTOR Alkusz Kft. között. Ennek alapján a cég ingyenes ajánlatot ad a VDSzSz-tagok részére úgy, hogy több biztosítót megversenyeztetve a lehető legkedvezőbb ajánlatot választja ki.

Lehetőség van a már meglévő biztosítások feltételeinek felülvizsgálatára is, és amennyiben a piacon a cég jobb ajánlatot talál, a kedvezőbb biztosítási konstrukciót választhatjátok.

A VDSzSz és a BIZTOR Alkusz Kft. közötti együttműködési megállapodás alapján partnerünk vállalja, hogy:

- szakmailag és árérték arány szerint átvizsgálja már meglévő biztosításainkat (élet, lakás, felelősség, casco, kötelező stb.);
- szükség esetén javaslatot tesz a szerződés átdolgozására, biztosítók megversenyeztetésére;
- új biztosítási igényeinket megversenyezteti a hazánkban működő valamennyi biztosítónál;
- kár esetén segítséget nyújt érdekeink érvényesítésében (kárbejelentő kitöltése, kárszakértővel időpont egyeztetés, tárgyalás stb.).

A BIZTOR Alkusz szolgáltatása ingyenes, így annak igénybevétele jelentős megtakarítást hozhat, még akkor is, ha ragaszkodunk jelenlegi biztosítónkhoz.

A BIZTOR Alkusz Kft. szolgáltatásának igénybevételehez egy alkuszi megbízást kell kitölteni, és megküldeni a cidor.mihaly@biztor.hu email címre.

További információt a BIZTOR Alkusz Kft. honlapján (<http://biztor.hu/d/>), vagy Cidor Mihálytól (06-42/595-248, 06-70/319-6500, 70/432-8505, cidor.mihaly@biztor.hu)

Az alkuszi megbízása a VDSzSz honlapjáról letölthető. Az adatlapon a neved után zárójelben írd oda a VDSzSz nevé is!



ezért az e tevékenységgel, fő tevékenységgel megbízott Papcsák Ferenc elszámoltatási kormánybiztos is vizsgálja.

A magyar kormány és a MÁV mindemellett tartotta magát az általunk egyébként okkal és joggal kifogásolt szerződéshez, az ezzel kapcsolatban a közelmúltban megjelent megállapítások, amelyek egyébként az ön által felhívott ezer fő elbocsátását is indokolják, megalapozatlanok.”

„Az egész mechanizmus volt téves, egyáltalában az, hogy állami vállalatot leányvállalatként kiszervezzék és úgy az egyébként akkor is kifogásolt, de mégis csak normákban szabályozott privatizációs törvényeket is kijátsszák, ez megengedhetetlen. Ez nincs szoros összefüggésben a ma már osztrák tulajdonban lévő vállalatnak a működésével, gazdálkodásával és foglalkoztatási kérdéseivel.

Meggyőződésünk, hogy a jelenlegi kormánynak az egész magyar szállítási tevékenységet, ezen belül a magyar vasútnak az egyik korábban gazdaságos tevékenységét kell reparálnia, és ebbe a reparációba a jövő lehetőséget ad természetesen az ott dolgozók mindennapjait beleértendően.”

Eredménytelen volt a kollektív munkaügyi vita első fordulója a Rail Cargonál

Kudarccal zárult a kollektív munkaügyi vita október 11-i fordulója a Rail Cargo Hungaria Zrt-nél. A tárgyalások október 13-án 8 órakor folytatódnak az RCH és szakszervezetünk között.

A munkáltató nem hajlandó elmozdulni álláspontjáról, és 460 munkavállalótól akar megválni 2011. január elsejével kezdődően.

A létszámleépítés az alacsony képzettségű, idősebb munkavállalókat érintené, akik már nem tudnának a munkaerőpiacon elhelyezkedni.

Közlöttük a munkáltatóval: amennyiben nem születik megállapodás, sztrájkra kell számítnia.

Az RCH a mostohalány szerepében

Ha a Rail Cargo Hungaria (RCH) háromszázötven létszámát és a magyar leányvállalatra a sajtóhírek szerint leselkedő ezres létszámleépítést párhuzamba állítjuk a 42 ezer vasutat foglalkoztató ÖBB-nél tervezett négyezres elbocsátással (ehhez a konszernhez tartozik az RCA is), megkapjuk a közteherhivatalos definícióját.

Láss csodát: amíg Ausztriában a leépítés mértéke nem éri el a 10 százalékot sem, addig Magyarországon a munkavállalók 33 százalékát kívánják elküldeni.

Az október 5-i VÉT-ülést követően lehetőség nyílt az ÖBB két vezetőjével való megbeszélésre is. Marcus Richter, az ÖBB Holding pénzügyi vezetője és Heinz Rosenauer, a Holding hu-

mán erőforrás vezetője tájékoztatta a reprezentatív szakszervezeteket a vállalatcsoport gazdasági helyzetéről.

Kiderült: az osztrák kormány elfogadta a jövő évi finanszírozással kapcsolatos pénzügyi tervet, ennek értelmében csökken majd a vasútvállalatok számára nyújtott támogatás mértéke. Ez persze igencsak relatív, hiszen a kétmilliárd eurós – mintegy 600 milliárd forintos – már erősen megkurtított (!) pénzügyi támogatást kizárólag az infrastruktúra fenntartására és fejlesztésére lehetne fordítani, aminek hallatán a magyar vasutas behunyja a szemét, és azt kívánja, bár csak itt szorítanak meg így a vasutat.

A tájékoztatón megtudtuk, hogy az ÖBB konszern három év alatt a 45 ezer vasutas közül 5 ezer munkavállalótól válna meg – a közteherhivatalos jegyében.

Ha azonban az arányokat tüzetesebben szemügyre vesszük, már jóval árnyaltabb képet kapunk. Ha az RCH háromszázötven létszámát és a magyar leányvállalatra a sajtóhírek szerint leselkedő ezres létszámleépítést párhuzamba állítjuk, a 42 ezer vasutat foglalkoztató ÖBB-nél tervezett négyezres elbocsátással (ehhez a konszernhez tartozik az RCA is), megkapjuk a közteherhivatalos vegytiszta definícióját. Láss csodát: amíg Ausztriában a leépítés mértéke nem éri el a 10 százalékot sem, addig Magyarországon a munkavállalók 33 százalékát kívánják elküldeni. Ennyit a közteherhivatalosról.

Ezzel beigazolódni látszik az, amit Gaskó István, a VDSzSz Szolidaritás elnöke az október 1-jei sajtótájékoztatón elmondott: Ausztriában a létszámcsökkentés végrehajtása sokkal problematikusabb, mint Magyarországon, mégpedig két ok miatt.

Egyrészt a munkavállalók határozott ellenállása, másrészt az osztrák munkajogi szabályok miatt. Ezek értelmében ugyanis az 1995 előtt létesített vasutas munkaviszonyt nem lehet rendes felmondással megszüntetni. Az ezután létrejött munkaviszonyok esetében is sokkal költségesebb a felmondás, mint a magyar oldalon.

Az RCH elképzeléseivel ellentétben az ÖBB a saját létszámcsökkentését a vezetői és termelésirányítói szinteken kezdené meg – így elsősorban a beszerzés, beruházás, könyvelés, kontrolling és humán erőforrás területeken dolgozók körében.

Szinte már mondani sem kell, hogy az RCH természetesen az alacsony jövedelmű, kilátástalan helyzetű, a végrehajtó szolgálatnál dolgozó vasutasokkal kezdené a leépítést.

Határozott a VDSzSz OV

A VDSzSz Szolidaritás Országos Választmánya támogatja a VDSzSz Szolidaritás Cargo Társasági Szervezet választmánya által 2010. szeptember 30-án hozott határozatot.

Az Országos Választmány felkéri a Rail Cargo Hungaria Zrt. vezetését, hogy folytasson érdemi tárgyalásokat szakszervezetünkkel.

Ha a tárgyalások nem vezetnek eredményre, Cargos tagtársaink maguk mögött tudhatják a VDSzSz Szolidaritás teljes tagságának támogatását, beleértve a különféle kényyszerítő eszközök alkalmazását is.

Budapest, 2010. október 11.

Tudtad, hogy a Vodafone előfizetéssel rendelkező VDSzSz-tagoknak havonta 20 ingyenes SMS jár?



AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN



- Igényes új apartmanházban félpanziós ellátással és wellness-használattal.
- Az üdülő 5 db 2 ágyas, 4 db 2x2 ágyas saját fürdőszoba apartmannal rendelkezik.
- Az ár tartalmaz: bővített kontinentális reggelit, 2 fogásos vacsorát és a wellnesscentrum használatát.



Utó- és előszezón	3 éj: 23.900 Ft/fő
2011. 07. 02.	6 éj: 29.900 Ft/fő
Karácsony	4 éj: 34.900 Ft/fő
2010. 12. 20–2010. 12. 26.	6 éj: 39.900 Ft/fő
Szilveszter	4 éj: 39.900 Ft/fő
2010. 12. 27–2011. 01. 02.	6 éj: 44.900 Ft/fő
Az ár tartalmazza a rendezvényt.	

Üdülésicsekk- és Egészségpénztár-elfogadóhely.



A VDSzSz Szolidaritás tagjai részére az árakból 6% kedvezményt adunk!

Telefon:

06-52/270-432, 06-30/856-4990

www.primavilla.hu

A VODAFONE-RÉSZLETEKET KERESD A VDSzSz TERÜLETI IRODÁIN AZ ALÁBBI VASÚTI SZÁMOKON:

01-19-19 **Budapest:** Dózsáné Bernáth Beatrix, Deutsch Tibor ♦ 03-29-75 **Debrecen:** Nagy Gábor, Dobóné Galgóczy Ildikó ♦ 04-52-29 **Miskolc:** Cseh Béla, Farkasfalvi Vilmos
♦ 05-20-81 **Pécs:** Horváth Gabriella ♦ 06-15-63 **Szeged:** Veréb Olga, dr. Pusztai Edit
♦ 07-14-43 **Szombathely:** Derdák Jánosné ♦ 03-33-27 **Záhony:** Simonné Balogh Emese

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK É R D E K V É D E L M I L A P J A

Felelős kiadó: Gaskó István; Főszerkesztő: Huszta Krisztián; Tervező szerkesztő: Károlyi Marianna
Nyomda: www.karolyireklam.hu; A szerkesztőség címe, telefonszámai: H-1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.
Üzemi telefon: 01+13-29, Tel.: 351-1111, E-mail: info@vdszsz.hu; B/SZL/43/91; Megjelenik 15 ezer példányban.

